



Als wäre es nicht reizvoll genug, einen Laverda-Dreizylinder in einem Rau-Zentralrohrrahmen zu verbauen, entwarf CustomWolf daraus einen der schärfsten Cafe Racer der Neuzeit

TEXT: DIRK MANGARTZ, FOTOS: BENJAMIN GRNA

# Aluminio Orange





Im Team sind Christian und Wolfgang (rechts) der 1000er Laverda auf den Pelz gerückt. Dabei herausgekommen ist pure Leidenschaft ohne Retrokitsch

**K**eine Frage, Wolfgang Bätz ist ein begnadeter Formgestalter. Manche halten seine Entwürfe für Crème de la Crème der deutschen Custombikes. High End, ganz weit vorne also. Der Inhaber der Firma CustomWolf hatte sich zunächst 16 Jahre lang als Grafiker und Industriedesi-

gner verdingt, bis er dann endlich mit seiner wahren Leidenschaft loslegen konnte: Dem Entwerfen und Aufbauen einzigartiger Motorräder. Gemeinsam mit seinem Metallbauer Christian ergibt sich so eine ideale Kombination, um das deutsche Motorrad design entscheidend zu prägen. Egal ob Harley-V2 oder japanischer Vierzylinder,



immer sahen die Bikes von CustomWolf ein wenig anders, oft sogar ein wenig besser aus. Logisch, dass auch aus einer Laverda 1000 3 CL kein üblicher Umbau werden würde. Doch beginnen wir ganz vorne:

Schorsch ist unbedingter Laverda-Fan. Er besitzt unter anderem bereits eine schnelle 1000er Langstrecken-Rennmaschine und wollte sich nun eine Dreizylinder-Laverda mit Spezialfahrwerk gönnen. Da traf es sich gut, dass bei CustomWolf noch ein Rau-Rahmen im Regal schlummerte. Dieser hatte einst den Motor einer Suzuki GS 1000 aufgenommen, doch sollte es doch möglich sein, den charismatischen Italo-Drilling an gleicher Stelle zu verbauen. Eigentlich schwebte Schorsch ein Bike im Stil der achtziger Jahre vor, zeitgenössisch, und sofern man bei einem solchen Motorrad von original sprechen kann, eben original. Aber Wolfgang überzeugte den 1,92 Mann schnell davon, doch etwas Einzigartiges auf die Räder zu stellen – im CustomWolf-Stil.

Ein sauberer Umbau bedingt blitzsaubere Details, etwa die filigrane Fußrastenanlage (oben rechts)

Ton in Ton: Verkleidungsscheibe, Tankband und selbst die eloxierte Gabel glänzen in Orange, der typischen Laverda-Rennfarbe







Ein klassisches Kombiinstrument von motogadget genügt als Cockpit vollauf (oben). Der Dreizylinder-dohc-Motor dominiert das schlanke Motorrad (unten)

Der Mut des Laverda-Mannes sollte sich lohnen. Die Bikebuilder aus Laaber östlich von Nürnberg kombinierten den nur elf Kilo schweren Rau-Rahmen mit der Gitterrohr-Schwinge einer Benelli TNT («Die ist schwerer als der Rahmen»), der Upside-down-Gabel einer MV Agusta F4 und den Rädern einer Ducati 1000 Sport. Christian begann derweil, Wolfgangs Schaumstoffentwürfe einzueins in Aluminiumblech umzusetzen. Er dangelte Tank, Verkleidung mit integrierten LED-Blinkern und Sitzbank so schwungvoll als wären sie aus einem Stück. Wie bei klassischen Cafe Racern wird der Alutank von einem echten, in die Tankform integrierten Spannriemen gehalten. Weil der schlanke Tank Airbox und Vergaser aufnehmen muss, fällt sein Volumen mit 13 Liter recht klein aus. Aber CustomWolf wäre nicht CustomWolf, wenn er dafür nicht eine Lösung parat hätte. Im Zentralrohr des Rahmens befindet sich nämlich ein Reservoir, ursprünglich gedacht für das Motoröl. Da bei der Nassumpfschmierung der Laverda das Öl in der Wanne lagert, konnte Wolfgang daraus einen Vier-Liter-Zusatztank generieren.

Die Aluminium-Bodyparts behandelten die Franken mit Ovatrol, einem aushär-



»Der Rau-Rahmen wiegt nur elf Kilo. Da ist selbst die Gitterrohr-Schwinge von der Benelli TNT schwerer«

## TECHNO

RAU-LAVERDA 1000 3CL | BJ. 1982

### MOTOR

Dreizylinder-Viertakt, dohc-Zweiventler, 1172 ccm (Bohrung/Hub 82 x 74 mm)

Zylinderkopf ..... bearbeitet  
 Vergaser ..... Dell'Orto 40 mm  
 Auspuff ..... Lafranconi  
 Getriebe ..... Fünfgang  
 Sekundärtrieb ..... Kette  
 Leistung ..... 100 PS bei 7700/min  
 Drehmoment ..... 103 Nm bei 6000/min  
 Höchstgeschwindigkeit ..... 225 km/h

### FAHRWERK

Rau-Zentralrohrrahmen  
 Gabel ..... MV Agusta F4-USD, Brücken Benelli  
 Schwinge ..... Benelli TNT gedreht  
 Federbein ..... Ducati  
 Räder ..... Ducati 1000 Sport  
 ..... vorne 120/70-17, hinten 180/55-17  
 Bremsen ..... vorne MV Agusta-Scheiben/  
 ..... Sechskolbenzangen  
 ..... hinten Benelli-Scheibe

### ZUBEHÖR

Tank ..... Aluminium CustomWolf  
 ..... Zusatztank im Zentralrohrrahmen  
 Sitz ..... Aluminium CustomWolf  
 Verkleidung ..... Aluminium CustomWolf  
 Lenker ..... CustomWolf-Stummel  
 Instrumente ..... motogadget  
 Fußrasten ..... Over Rennsport  
 Scheinwerfer ..... Zubehör  
 Blinker ..... LED eingelassen

### METRIE

Leergewicht ..... 220 kg  
 Radstand ..... 1510 mm

### INFO

CustomWolf  
 An der Laaberquelle 4  
 92367 Laaber  
 © (09186) 90090  
 www.custom-wolf.de

### AM GASGRIFF

Eigentlich sagen die Zahlen ja schon alles. 203 Kilo ohne Flüssigkeiten, über 100 PS, 120/180er Supersport-Bereifung, 320er Brembo-Scheiben. Doch wenn der ungehobelte Dreizylinder erst einmal trompetet, dann interessieren sämtliche Ziffern nicht mehr die Bohne

tenden Öl, das die Oberfläche belastbar und dauerhaft macht. Zusätzliche Akzente setzen orangefarbene Details («Die typische Laverda-Farbe»). Daher sollten die Tauchrohre der Upside-down-Gabel orange eloxiert werden. Der Eloxierbetrieb war zunächst wenig begeistert, lieferte aber ein perfektes Ergebnis ab.

Mit 1200-ccm-Satz, bearbeitetem Zylinderkopf und moderner Kennfeldzündung leistet der dohc-Motor locker 100 PS und

brüllt dabei aus der kurzen Lafranconi-Tüte, wie eben nur ein Laverda-180°-Dreizylinder brüllen kann. Schorsch jedenfalls besitzt jetzt eine Design-Ikone, einen modernen Cafe Racer, ein beeindruckendes Design-Zitat. Nicht nur einen Dreizylinder im Spezialrahmen. Aber eben auch. Und daher fährt die Rau-Laverda darüber hinaus richtig gut. Eben Crème de la Crème.

Ein Blick auf die Umbauzeit  
 – bitte einmal umblättern



Schnellverschluss: Mit einem schnellen Handgriff kann der handgedungelte Alutank vom Rahmen genommen werden



# Umbauzeit

Raspeln und Feilen: Um die Form von Tank, Sitzbank und Verkleidung festzulegen, entstanden bei Custom-Wolf Schaumstoff-Dummies



Aus den Schablonen fertigten die Franken sämtliche Bodyparts aus Aluminium (links). Je nach Einsatzzweck erhielten die Anbauteile einen schwarzen oder orange-farbenen Farbüberzug (rechts)



Zur Aufnahme des Laverda-Dreizylinders musste der für einen Suzuki-Motor vorgesehene Rau-Rahmen umgeschweißt werden

